



3-6-2026

# Energie Management Actieplan

C2 Engineers



## 2 Inhoudsopgave

1.	<b>Inleiding</b> .....	1
2.	<b>Reductiedoelstellingen en -evaluatie</b> .....	2
	<i>Doelstellingen 2024 - 2026</i> .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
	<i>Betrekking doelstellingen op project(en) met gunningsvoordeel</i> .....	<b>Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.</b>
3.	<b>Alternatieve brandstoffen en/of groene stroom</b> .....	5
	<i>Evaluatie doelstellingen</i> .....	5
	<i>Nieuwe doelstellingen</i> .....	5
4.	<b>Reductiemaatregelen 2024-2026</b> .....	5
	<b>Scope 1:</b> .....	5
	<b>Scope 2 incl. business travel:</b> .....	6
5.	<b>Beoordeling ambitieniveau</b> .....	7
6.	<b>Ondertekening directie / hoger management</b> .....	8
	<b>Bijlage:</b> .....	9
	<b>Bronvermelding:</b> .....	9

### 1. Inleiding

Dit Energie Management Actieplan, ook wel reductieprogramma, is de uitwerking van het onderdeel reductie binnen de CO<sub>2</sub>-Prestatieladder. Met dit plan vertalen wij de inzichten uit de emissie-inventaris en de energiebeoordeling naar concrete reductiedoelstellingen, maatregelen en opvolging.

Voor de certificeringsperiode 2024–2026 hanteren wij 2023 als referentiejaar. In 2025 zijn de organisatorische grenzen uitgebreid met C2 Akertech Zuid. De CO<sub>2</sub>-prestaties van deze entiteit zijn vanaf 2025 meegenomen in de energiebeoordeling en de emissie-inventaris. De emissies van de gehuurde bedrijfslocaties van C2 Akertech Zuid vallen buiten scope 1 en 2 en worden, waar relevant, beschouwd als scope 3 onder gehuurde activa.

Naar aanleiding van de externe audit van de certificerende instelling in april/mei 2026 is de CO<sub>2</sub>-voetafdruk opnieuw vastgesteld. Daarbij bleek dat eerdere verbruiksdata, met name rondom mobiliteit en het wagenpark, niet volledig en niet op alle onderdelen goed herleidbaar waren. De definitieve voetafdruk vervangt daarom de eerder vastgestelde cijfers en vormt de basis voor dit aangescherpte Energie Management Actieplan.

De definitieve CO<sub>2</sub>-voetafdruk over 2025 bedraagt 48,48 ton CO<sub>2</sub>. Hiervan valt 16,37 ton onder scope 1, 25,23 ton onder scope 2 en 6,88 ton onder business travel. De cijfers laten zien dat de absolute CO<sub>2</sub>-uitstoot in 2025 hoger ligt dan in het referentiejaar 2023. Dit betekent niet automatisch dat het werkelijke verbruik in dezelfde mate structureel is toegenomen, maar vooral dat de uitstoot nu vollediger, beter herleidbaar en beter controleerbaar is vastgesteld. De belangrijkste reductieopgave ligt bij mobiliteit. Daarbij gaat het om het elektrisch wagenpark, het resterende fossiele wagenpark, laadgedrag, gebruik van groene stroom, gedeclareerde kilometers en de kwaliteit van mobiliteitsdata.

## 2. Reductiedoelstellingen en -evaluatie

Bij aanvang van de CO<sub>2</sub>-certificering is gewerkt met een totale reductiedoelstelling over scope 1, scope 2 en business travel gezamenlijk.

Voor de periode 2024–2026 geldt 2023 als referentiejaar. De voortgang wordt beoordeeld aan de hand van de absolute uitstoot, de uitstoot per FTE en de uitstoot per omzet. Dit is relevant omdat de organisatie in 2025 is gegroeid en de organisatorische grenzen zijn uitgebreid met C2 Akertech Zuid.

### 2.1 Evaluatie op basis van de herberekende voetafdruk 2025

#### 2.1.1 Trends 2023 - 2025

Historische trends	2023	2024	2025	2026
Totale uitstoot (ton)	<b>32,58</b>	<b>6,31</b>	<b>48,48</b>	
% verschil t.o.v. referentiejaar	100	<b>-80,63</b>	<b>+48,8</b>	
<b>Omzet-gegevens</b>				
Totale Omzet €	2.100.000	2.850.000	4.170.000	
Totale uitstoot (ton) per 1 miljoen €	6,371	1,272	11,627	
% verschil t.o.v. referentiejaar	100	<b>-80,03</b>	<b>+82,5</b>	
<b>FTE-gegevens</b>				
Aantal FTE	27	27	38	
Totale uitstoot per FTE	1,21	0,233	1,276	
% verschil t.o.v. referentiejaar	100	<b>-81,57</b>	<b>+5,45</b>	
<b>Scope 1 (ton)</b>				
<b>% verschil t.o.v. referentiejaar</b>	100	<b>-72,94</b>	<b>+22,35</b>	
Personen- en goederenvervoer (ton)	10,93	3,62	16,37	
Gasverbruik (ton)	2,45	0	0	
<b>Scope 2 (ton)</b>				
<b>% verschil t.o.v. referentiejaar</b>	100	<b>-100</b>	<b>+41,5</b>	
Elektriciteit	13,88	0	0	
Zakelijk personenvervoer E	3,95	0	25,23	
<b>Business Travel (ton)</b>				
<b>% verschil t.o.v. referentiejaar</b>	100	<b>+94,93</b>	<b>+398,55</b>	
Ton Gedeclareerde km's (wagenpark)	1,32	2,61	6,85	
Ton Gedeclareerde km's (OV / NS business kaart)	0,05	0,07	0,03	
<b>Scope 2 &amp; business travel (ton)</b>				
<b>% verschil t.o.v. referentiejaar</b>	100	<b>-86</b>	<b>+67,15</b>	

### 2.1.2 Evaluatie trends

De totale uitstoot bedraagt in 2025 48,48 ton CO<sub>2</sub>. Dit is 48,80% hoger dan het referentiejaar 2023. Tegelijkertijd is het aantal FTE gestegen van 27 naar 38. De uitstoot per FTE bedraagt in 2025 1,276 ton CO<sub>2</sub> en ligt daarmee 5,45% hoger dan in 2023.

Scope 1 bedraagt in 2025 16,37 ton CO<sub>2</sub> en ligt 22,35% hoger dan in 2023. Deze stijging wordt veroorzaakt door zakelijk personenvervoer op fossiele brandstoffen. Gasverbruik is in 2025 niet meer opgenomen binnen scope 1. De reductieopgave binnen scope 1 ligt daarom bij het verder terugdringen van benzine- en diesilverbruik.

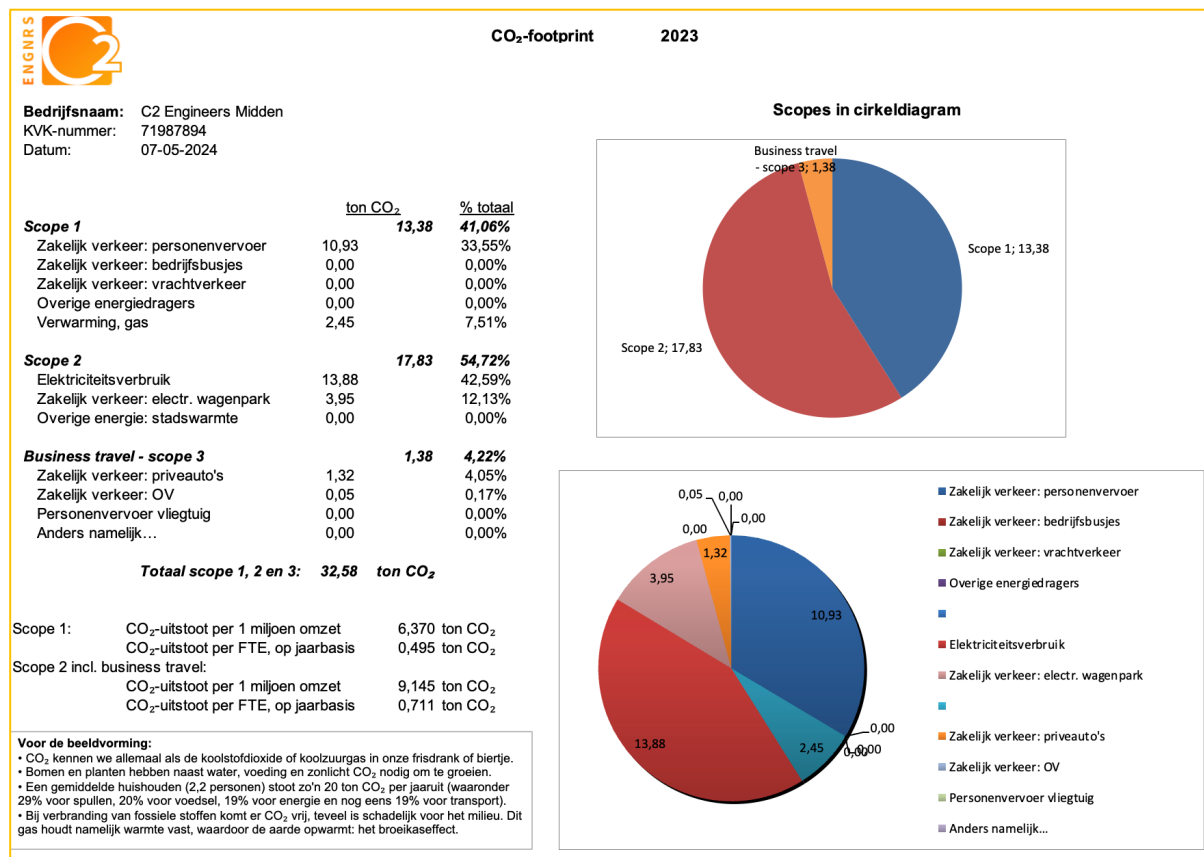
Scope 2 bedraagt in 2025 25,23 ton CO<sub>2</sub> en is daarmee de grootste emissiebron. Deze uitstoot wordt volledig veroorzaakt door het elektrisch wagenpark. De stijging ten opzichte van 2023 wordt verklaard door de groei van het elektrisch wagenpark, uitbreiding van de organisatorische grenzen en vollediger inzicht in laadgegevens.

Business travel bedraagt in 2025 6,88 ton CO<sub>2</sub>. Dit is een sterke stijging ten opzichte van 2023 en wordt vrijwel volledig veroorzaakt door gedeclareerde kilometers met privéauto's. De uitstoot door OV en NS Business Card blijft zeer beperkt.

Scope 2 inclusief business travel bedraagt in 2025 gezamenlijk 32,11 ton CO<sub>2</sub>. Dit is 67,15% hoger dan in 2023. Daarmee wordt de oorspronkelijke reductielijn voor scope 2 inclusief business travel niet gehaald en is aanvullende bijsturing noodzakelijk.

## 2.2 Doelstellingen 2024 - 2026

De uitstoot in 2023 ziet er als volgt uit, zie onderstaande afbeelding.



In het jaar 2025 zijn de data van C2 Akertech Zuid toegevoegd als gevolg van de scopewijziging. Dit betreft met name verbruiksgegevens van het wagenpark en business travel, omdat de bedrijfsfaciliteiten buiten scope 1 en 2 vallen. Op de website worden de aangescherpte voetafdrukcijfers van 2025 gepubliceerd op basis van het nieuwe toepassingsgebied.

Gezien de definitieve voetafdruk 2025 worden de reductiedoelstellingen als volgt beoordeeld:

	Reductie in 2024		Reductie in 2025		Reductie in 2026	
	Doel	Realisatie	Doel	Realisatie	Doel	Realisatie
Scope 1, in de komende certificeringsperiode verwachten wij in totaal ruim 30% ( <i>correctie n.a.v. prestaties 2024: 76%</i> ) te reduceren:	18% t.o.v. 2023	72,94% reductie t.o.v. 2023	2% t.o.v. 2023 (20% cumulatief)	22,35% stijging t.o.v. 2023	2% t.o.v. 2023 (22% cumulatief)	
Scope 2 incl. business travel, in de komende certificeringsperiode verwachten wij in totaal ruim 50% ( <i>correctie n.a.v. prestaties 2024: 91%</i> ) te reduceren:	45% t.o.v. 2023	86% reductie t.o.v. 2023	2,5% t.o.v. 2023 (47,5% cumulatief)	67,15% stijging	2,5% t.o.v. 2023	

Tabel 1: Refererend aan de FTE, geactualiseerde beoordeling reductiedoelstellingen 2024-2026

De gerealiseerde reductie in 2024 was aanzienlijk hoger dan vooraf verwacht. Deze daling bleek echter niet structureel representatief, mede door tijdelijke omstandigheden en onvolledige of onvoldoende herleidbare verbruiksdata.

In 2025 is sprake van een stijging van de totale uitstoot door groei van de organisatie, uitbreiding van het aantal FTE, uitbreiding van de organisatorische grenzen en een vollediger registratie van mobiliteitsgegevens. Hierdoor worden de doelstellingen voor 2025 niet gehaald.

Voor scope 1 is sprake van een stijging ten opzichte van 2023. Dit vraagt om scherpere sturing op het resterende fossiele wagenpark, met name benzine- en diesilverbruik.

Voor scope 2 inclusief business travel is eveneens sprake van een stijging ten opzichte van 2023. De belangrijkste oorzaken zijn elektrisch zakelijk vervoer en gedeclareerde kilometers. Voor 2026 ligt de focus daarom op het structureel terugdringen van mobiliteitsgerelateerde emissies, slimmer laadgedrag, vergroting van het aandeel groene stroom en beperking van zakelijke autokilometers.

De formele doelstellingen worden bij de overgang naar het Handboek CO<sub>2</sub>-Prestatieladder 4.0 opnieuw beoordeeld en waar nodig herijkt. Dit gebeurt in 2027.

### 2.3 **Betrekking doelstellingen op projecten met CO<sub>2</sub>-gunningsvoordeel**

C2 Engineers is een engineering- en adviesbureau. De projectactiviteiten wijken niet af van de reguliere bedrijfsactiviteiten. Daarom gelden de organisatiebrede reductiedoelstellingen ook voor projecten met CO<sub>2</sub>-gerelateerd gunningsvoordeel.

Wanneer een project of raamovereenkomst een projectgerichte CO<sub>2</sub>-voetafdruk vereist, wordt deze gebaseerd op de projectomzet. Voor de raamovereenkomst Amsterdam is een aparte projectvoetafdruk opgesteld. De reductiemaatregelen voor dit project zijn gelijk aan de organisatiebrede maatregelen, omdat de ingezette werkzaamheden, middelen en reisbewegingen niet wezenlijk afwijken van de reguliere bedrijfsactiviteiten.

Projectspecifieke maatregelen worden alleen aanvullend vastgesteld wanneer de projectcontext daarom vraagt, bijvoorbeeld op verzoek van de opdrachtgever of wanneer specifieke reisbewegingen of projectactiviteiten daartoe aanleiding geven.

### 3 Alternatieve brandstoffen en/of groene stroom

#### 3.1 Evaluatie doelstellingen

De afgelopen jaren is de overstap gemaakt naar groene stroom.

#### 3.2 Nieuwe doelstellingen

Er is een doelstelling voor het gebruik van alternatieve brandstoffen en/of groene stroom:

- Oriëntatie op een waterstof auto om te komen tot duurzame transportmogelijkheden.

Mede op basis van onderstaande bronnen hebben wij ons in dit thema verdiept, en geconcludeerd dat de focus blijft op de elektrificatie van het wagenpark. Wij breiden hierin dus niet uit met auto's gedreven op waterstof.

- ANWB - [Waterstofauto: hoe werkt het?](#)
- ANWB - [Waterstof tanken: alle tankstations in Nederland op een rij](#)
- Milieu centraal - [Waterstofauto](#)

Op basis van de geraadpleegde bronnen kan worden geconcludeerd dat waterstofauto's momenteel nog beperkt toepasbaar zijn binnen de Nederlandse context. Dit komt onder andere door de schaarse beschikbaarheid van tankinfrastructuur, de relatief hoge kosten en het lagere energetisch rendement ten opzichte van batterij-elektrische voertuigen. Daarnaast blijkt dat de milieuvoordelen van waterstof sterk afhankelijk zijn van de productiewijze, waarbij groene waterstof nog beperkt beschikbaar is. Elektrisch rijden daarentegen is inmiddels breed toegankelijk, efficiënter in energiegebruik en wordt ondersteund door een sterk groeiend laadnetwerk. Gezien deze ontwikkelingen is het een logische en onderbouwde keuze om de focus te behouden op de verdere elektrificatie van het wagenpark en niet uit te breiden met waterstofvoertuigen.

### 4 Reductiemaatregelen 2024-2026

De herberekende voetafdruk laat zien dat mobiliteit de dominante emissiebron is. De reductiemaatregelen zijn daarom aangescherpt op drie thema's:

- terugdringen van fossiele brandstoffen;
- beheersen van elektrisch vervoer en laadgedrag;
- beperken en beter sturen van zakelijke kilometers.

#### 4.1 Scope 1:

##### 4.1.1 *Uitfaseren van de auto's op diesel brandstoffen*

Binnen scope 1 is het wagenpark de belangrijkste emissiebron. Gasverbruik is in 2025 niet meer opgenomen binnen scope 1. De uitstoot bestaat daarmee volledig uit personen- en goederenvervoer.

De organisatie zet daarom verder in op het uitfaseren van voertuigen op diesel en benzine. Bij vervanging van leaseauto's is elektrisch rijden het uitgangspunt. Afwijkingen hiervan worden alleen toegestaan wanneer elektrisch rijden aantoonbaar niet passend is voor de functie of inzetbaarheid.

- Emissiestroom: brandstofverbruik zakelijk verkeer.
- Verwachte besparing: verdere daling van scope 1 in 2026, afhankelijk van het aantal vervangen voertuigen. In elk geval 6,05 ton CO<sub>2</sub> door uitfasering van de diesel auto.
- Toepassing: organisatiebreed.

- Verantwoordelijk: directie
- Monitoring: halfjaarlijks op basis van brandstofverbruik, leasegegevens en mutaties in het wagenpark.
- Bijsturing: wanneer fossiele voertuigen langer in gebruik blijven dan gepland, wordt beoordeeld of vervroegde vervanging mogelijk is.

#### 4.1.2 Aanscherpen autobeleid

Het autobeleid wordt aangescherpt door elektrisch rijden als standaardkeuze vast te leggen. Nieuwe leasecontracten worden beoordeeld op CO<sub>2</sub>-impact, inzetbaarheid, laadmogelijkheden en totale gebruikskosten. Dit is vooral relevant voor medewerkers die onder contract staan bij C2 Akertech Zuid. Voor medewerkers van C2 Engineers Midden is dit al aan de orde.

Daarbij wordt ook gekeken naar het voorkomen van onnodig grote of energie-intensieve voertuigen. Het uitgangspunt is dat het gekozen voertuig past bij de functie, maar niet zwaarder of minder efficiënt is dan noodzakelijk.

- Emissiestroom: brandstofverbruik en elektriciteitsverbruik zakelijk verkeer.
- Verwachte besparing: structurele beperking van scope 1 en beheersing van scope 2.
- Toepassing: Entiteit C2 Akertech Zuid.
- Monitoring: bij iedere nieuwe leaseaanvraag en jaarlijks bij de beoordeling van het wagenpark.

#### 4.1.3 Aandacht besteden voor zuinig rijden / nieuwe rijden

Medewerkers worden periodiek geïnformeerd over zuinig rijden, efficiënt gebruik van elektrische voertuigen en het beperken van onnodige ritten. Dit gebeurt via toolboxes, interne communicatie en praktische instructies.

Voor elektrische voertuigen ligt de nadruk op rustig rijgedrag, efficiënt laden, bandenspanning en het voorkomen van onnodig energieverbruik. Voor resterende fossiele voertuigen ligt de nadruk op zuinig rijden en het beperken van brandstofverbruik.

- Emissiestroom: brandstofverbruik en elektriciteitsverbruik zakelijk verkeer.
- Verwachte besparing: beperkt kwantificeerbaar, maar ondersteunend aan de reductiedoelstellingen.
- Toepassing: organisatiebreed.
- Monitoring: via verbruiksdata, laadgegevens en periodieke bespreking in het CO<sub>2</sub>-overleg.

## 4.2 Scope 2 incl. business travel:

### 4.2.1 Verbeteren laadgedrag en benutten groene stroom

De herberekende voetafdruk laat zien dat elektrisch zakelijk personenvervoer een grote invloed heeft op scope 2. Elektrificatie blijft wenselijk, maar vraagt om betere sturing op laadgedrag en elektriciteitsbron. Medewerkers worden gestimuleerd om waar mogelijk te laden op locaties met groene stroom, zoals de locatie in Ede. Daarnaast wordt onderzocht hoe laadgegevens beter kunnen worden uitgesplitst naar laadlocatie en type stroom.

- Emissiestroom: elektriciteitsverbruik elektrisch zakelijk vervoer.
- Verwachte besparing: afhankelijk van laadgedrag en aandeel groene stroom; effect wordt vanaf 2026 beter gemonitord.
- Toepassing: organisatiebreed, met nadruk op medewerkers met elektrische leaseauto's.
- Verantwoordelijk: duurzaamheidscoördinator, wagenparkbeheer en facilitair.
- Monitoring: kwartaalcontrole op laadgegevens uit lease- en laadportalen.
- Bijsturing: aanvullende instructies of laadbeleid wanneer blijkt dat veel wordt geladen op locaties met hogere emissiefactoren.

#### 4.2.2 Uitbreiding en optimalisatie laadcapaciteit

Door groei van de organisatie en verdere elektrificatie neemt de laadbehoefte toe. Op de locatie Ede is de netaansluiting verzaamd naar 3x80A, zodat de laadvoorzieningen beter benut kunnen worden. Voor de locatie Den Bosch wordt, binnen de invloed die C2 als huurder heeft, het gesprek met de verhuurder voortgezet over uitbreiding van laadcapaciteit.

Deze maatregel leidt niet automatisch tot lagere scope 2-uitstoot, maar ondersteunt wel de afbouw van fossiel brandstofverbruik en maakt het mogelijk om elektrisch vervoer efficiënter en planmatiger in te zetten.

- Emissiestroom: elektriciteitsverbruik elektrisch vervoer en indirect brandstofverbruik.
- Verwachte besparing: indirecte reductie in scope 1 en betere beheersing van scope 2.
- Toepassing: organisatiebreed, met locatiegerichte acties voor Ede en Den Bosch.
- Monitoring: laadcapaciteit, bezettingsgraad laadpunten en laadvolume per kwartaal.

#### 4.2.3 Beperken zakelijke kilometers

Business travel is in 2025 sterk gestegen, vooral door gedeclareerde kilometers met het wagenpark. Daarom wordt scherper gestuurd op zakelijke reisbewegingen.

Voor afspraken wordt vooraf beoordeeld of reizen noodzakelijk is, of digitaal overleg mogelijk is, of de locatie met het OV bereikbaar is en of carpoolen mogelijk is. Bij structureel hoge declaraties wordt het reispatroon besproken en wordt bekeken welke alternatieven beschikbaar zijn.

- Emissiestroom: gedeclareerde kilometers zakelijk verkeer.
- Verwachte besparing: daling van business travel in 2026 ten opzichte van 2025.
- Toepassing: organisatiebreed.
- Verantwoordelijk: directie, office managers, teamleiders.
- Monitoring: halfjaarlijkse analyse van gedeclareerde kilometers, uitgesplitst naar medewerker.
- Bijsturing: gerichte bespreking bij afwijkingen of opvallende stijgingen.

#### 4.2.4 Stimuleren NS business card en alternatieve mobiliteit

De NS Business Card blijft een belangrijk instrument om zakelijke autokilometers te beperken. Medewerkers worden actief gewezen op het gebruik van de trein voor afspraken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer.

Daarnaast blijven de leasefietsregeling, thuiswerken en digitaal overleg onderdeel van het mobiliteitsbeleid. Deze maatregelen dragen vooral bij aan het beperken van business travel en het voorkomen van onnodige autokilometers.

- Emissiestroom: zakelijke kilometers, gedeclareerde kilometers en woon-werkgerelateerde reiskeuzes.
- Verwachte besparing: minimaal 0,5 ton CO<sub>2</sub> in de periode 2025–2026, met aanvullende potentie bij breder gebruik.
- Toepassing: organisatiebreed en projectgericht wanneer projectlocaties goed bereikbaar zijn met OV.
- Monitoring: gebruik NS Business Card, declaraties en reispatronen per half jaar.

## 5 Beoordeling ambitieniveau

We hebben ons certificeringsniveau, voetprint en reductiedoelstellingen vergeleken met een drietal soortgelijke collega-organisaties, [Palite](#), [ARO Adviesburo](#), [Snetselaar](#). Deze organisaties zijn in omvang en bedrijfsactiviteiten vergelijkbaar.

Echter is hierbij niets te zeggen over de CO<sub>2</sub>-uitstoot, doordat deze organisaties hier niets over delen en geen certificering hebben op de CO<sub>2</sub>-prestatieladder. Hierdoor zien wij dat we bovengemiddeld presteren.

Organisatiehandboek C2 Engineers	Pagina 7 van 9
Deel D: Documenten, Energie Management Actieplan.docx.	Versie: 28-05-2026

Onze maatregellijst heeft diverse C-maatregelen (ambitieuus) waaronder klimaatinstallatie en energiemanagementsysteem. Stimulering zuinig rijden, beleid aanschaf personenauto's, stimulering carpools en energielabel van het gebouw zijn B-maatregelen (vooruitstrevend). Daarnaast staan er diverse maatregelen gepland voor zowel C-maatregelen als B-maatregelen waarmee we in de komende 2-3 jaar een groot deel van de maatregellijst zullen invullen. Zoals door SKAO ingedeeld, zie hiernaast, betekent dit een vooruitstrevend richting ambitieus niveau.

Het niveau van implementatie is als volgt gedefinieerd:

- **Categorie A** of "Standaard": Niveau van implementatie dat wordt beschouwd als de standaard. D.w.z. meer dan 50% van de bedrijven, voor wie de activiteit waarbinnen de maatregel valt relevant is, heeft deze maatregel geïmplementeerd.
- **Categorie B** of "Vooruitstrevend": Niveau van implementatie dat wordt beschouwd als vooruitstrevend. D.w.z. 20% tot 50% van de bedrijven, voor wie de activiteit waarbinnen de maatregel valt relevant is, heeft deze maatregel geïmplementeerd.
- **Categorie C** of "Ambitieuus": Niveau van implementatie dat wordt beschouwd als ambitieus. D.w.z. slechts een enkel bedrijf, voor wie de activiteit waarbinnen de maatregel valt relevant is, heeft deze maatregel geïmplementeerd.

\* *Beoordeling ambitieniveau m.b.v. SKAO maatregellijst.*

Onze lunchlezingen en de ontwikkeling rondom lunchlezingen zijn eigen ontwikkelingen / investeringen die soortgenoten in zijn geheel niet kunnen evenaren.

Hiermee zien wij onszelf als koploper vergeleken met soortgenoten.

## 6 Conclusie

De definitieve CO<sub>2</sub>-voetafdruk over 2025 laat zien dat C2 Engineers de CO<sub>2</sub>-uitstoot vollediger en beter onderbouwd in beeld heeft gebracht. De totale uitstoot bedraagt 48,48 ton CO<sub>2</sub> en ligt hoger dan het referentiejaar 2023. Dit komt vooral door vollediger meegenomen mobiliteitsgegevens, groei van de organisatie en uitbreiding van de organisatorische grenzen.

Scope 2 is met 25,23 ton CO<sub>2</sub> de grootste emissiebron en wordt volledig veroorzaakt door het elektrisch wagenpark. Scope 1 bedraagt 16,37 ton CO<sub>2</sub> en bestaat uit zakelijk personenvervoer op fossiele brandstoffen. Business travel bedraagt 6,88 ton CO<sub>2</sub> en bestaat vrijwel volledig uit gedeclareerde kilometers met privéauto's.

De belangrijkste reductiekansen liggen daarmee bij mobiliteit. Voor 2026 ligt de nadruk op slim laden, laden met groene stroom, verdere elektrificatie van het wagenpark, terugdringen van benzine- en dieselverbruik, beperken van zakelijke autokilometers en verbeteren van de datakwaliteit.

Met dit aangescherpte Energie Management Actieplan wordt de reductieaanpak concreter, beter meetbaar en beter aangesloten op de definitieve voetafdruk. Daarmee vormt dit plan de basis voor verdere monitoring, bijsturing en directiebeoordeling in 2026.

## 7 Ondertekening directie / hoger management



.....  
J. (Jan) Dijkstra

Directeur C2 Engineers Midden  
Eindverantwoordelijke CO<sub>2</sub> prestatieladder portfolio.

03-06-2026  
datum ondertekening

**8 Bijlage:**

- D04a. Maatregellijst <eigen organisatie, kopie vanaf SKAO>
- D04a. Onderbouwing maatregelenlijst
- D04b. Portfolio met gunningsvoordeel

**9 Bronvermelding:**

- ISO 50001 Energiemanagement
- Gehele CO<sub>2</sub> portfolio.
- CO<sub>2</sub>-Prestatieladder handboek 3.1